Vérifications préliminaires — FRANCAISE



1 Réglage de la selle
Réglez la hauteur de la selle de sorte qu'en pédalant, votre jambe soit légèrement pliée. Lorsque la selle est réglée de manière optimale, vous devez pouvoir toucher le sol avec la pointe de vos deux pieds.

2 Montage des pédales
Placez la pédale droite (R) dans la manivelle du pédalier et vissez l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre avec la clé prévue à cet effet. Placez la pédale gauche (L) dans la manivelle du pédalier et vissez l'axe dans le sens inverse des aiguilles d'une montre avec la clé prévue à cet effet.

3 Réglage du guidon
Le réglage du guidon est un choix personnel. La pratique est toutefois de le régler à 2,5 cm sous le haut de la selle.

4 Pression idéale des pneus
Elle dépend essentiellement du poids du cycliste, 7 bars à l'avant et 7,5 à l'arrière est la pression conseillée pour un cycli ste de poids moyen ; en cas de pluie ou de route mouillée, il est conseillé de la réduire pour augmenter l'adhérence au sol.

LA DIRECTION
La fonctionnement de la direction, par la complexité de ses composants et de son mode de montage, doit être vérifiée et assurée par des mécaniciens expérimentés. Si la direction a du jeu (vous le comprendrez si, en serrant les roues et en déplaçant le vélo en avant et en arrière, la fourche bouge), il convient de la faire contrôler immédiatement et de vous assurer que les calottes ne sont pas desserrées et que les pièces intérieures ne sont pas usées.

LE JEU DE PEDALIER
Comme pour la direction, le jeu de pédalier est un composant très particulier qui requiert les mains expertes d'un mécanicien pour être monté, démonté et révisé. En cas de sauts de pédalage, de durcissements importants et d'éventuels jeu ou desserrage de l'axe en utilisation normale, il est conseillé de faire démonter et de vérifier l'état de la pièce.

SYSTEME DE FREINAGE
Afin que le système d'arrêt du vélo soit efficace, contrôlez que les patins des freins n'aient pas atteint la limite conseillée d'usure et que leur fonctionnement ne soit pas gêné ou amoindri (les patins doivent adhérer de manière homogène à la jante). Prendre en outre soin que les manettes des freins n'aient pas subi de dommages et de pannes suite à des chutes et/ou des modifications successives au montage. Les câbles doivent glisser uniformément à l'intérieur de leur gaine de protection et être inspectés et lubrifiés périodiquement pour éviter frottements ou ruptures.

COMMANDES DU DÉRAILLEUR
Le levier et le dérailleur sont des composants faciles à régler en cas de fonctionnement imparfait ou bruyant, en particulier, en cas d'utilisa tion de plateaux incompatibles avec les cassettes. Le réglage s'effectue à travers les vis prévues à cet effet, situées sur le levier et le dérailleur (la main experte d'un mécanicien est néanmoins conseillée pour régler la position avec précision). La chaîne peut elle aussi être la cause d'un fonctionnement non optimal se traduisant par des sautes de pédalage, des difficultés à changer de rapport, des bruits agaçants : dans ces cas, il convient de la remplacer (son remplacement est conseillé tous les 3/4000 kilomètres).

ROUES ET RAYONS
Les roues doivent être correctement bloquées, autrement elles se déplaceront, voire sortiront de leurs logements (fourche avant ou hauban et base). Il est nécessaire de bien comprendre comment fixer les roues avec le système de fixation rapide (fermetures spéciales pour vélos de course – came à blocage rapide) afin d'éviter de courir avec des roues desserrées ou trop serrées. N'oubliez pas que la jante doit être intacte et sans ruptures ni bosses ; la roue doit donc tourner sans toucher les patins des freins et les rayons ne doivent pas être lâches ou pliés (la tension des rayons doit être homogène sur toute la roue). Dans tous les cas, il est nécessaire de faire régler le centrage et le voile de la roue chez votre revendeur et mécanicien habituel afin d'éviter des ruptures soudaines des rayons durant la course. Il est toutefois conseillé de disposer en permanence d'une clé à rayons: en cas de besoin, elle peut en effet être utile pour réparer au mieux la roue et poursuivre la course. Contrôlez le moyeu de la roue au moins une fois par an afin de vérifier que les roulements intérieurs ne sont pas usés.

PNEUS
Au moment de sortir avec le vélo, contrôlez que les pneus, ou boyaux, soient suffisamment gonflés. Il est conseillé de suivre les indications des producteurs de pneus ou de se fier aux recommandations du revendeur. En ce qui concerne l'entretien de ces éléments, il faut dire que circuler avec des pneus à la bande de roulement détériorée compromet la stabilité de la conduite, en particulier sur chaussées déformées ou en cas de pluie et de conditions atmosphériques non optimales ; il est donc conseillé de rem placer les pneus tous les 4/5000 kilomètres ou, au cours d'une année, tous les 5/6 mois. Pour les roues à jante en carbone, respecter la pression de gonflage prescrite par le constructeur qui, à titre indicatif, est de 8 ATM maximum.

LA SELLE, LES PÉDALES ET LE GUIDON
Outre les éléments du vélo traités jusqu'ici, il en existe beaucoup d'autres qui doivent être correctement montés et fixés pour garantir la sécurité lors de son utilisation : en particulier, les vis de fixation du guidon, de la selle, des pédales doivent être périodiquement contrôlées car contraintes et vibrations diverses et répétées peuvent préjuger à terme de la sécurité du vélo. En ce qui concerne le guidon, par exemple, inspectez la potence et son extenseur ainsi que la zone de serrage du guidon : en particulier, les vis de fixation ne doivent pas être desserrées et ces éléments doivent être dépourvus de fissures ou de lézardes. En outre, ne dépassez pas la limite maximale de sortie de la potence hors du tube de direction. Le couple de serrage conseillé pour les vis de fixation du guidon est de 7 N/m MAXIMUM. En ce qui concerne la selle, contrôlez que les boulons de fixation de sa tige et ceux qui sont situés sous sa coque sont bien serrés ; il est très important que la vis d'acier ou le collier en aluminium qui serrent la tige de selle soient examinés périodiquement afin de s'assurer qu'ils sont intacts. Il est important de s'assurer que la tige de selle ne dépasse pas la limite maximale autorisée de hauteur (ou de sortie du tube vertical du cadre). La tige de selle en carbone doit être démontée périodiquement et lubrifiée avec de l'huile (PAS DE GRAISSE). Pour les supports de selle en carbone, vérifier périodiquement tous les composants (brides, vis, selle, etc.) tous les 1000 km ou 3 mois d'utilisation et les nettoyer avec des produits dégraissants (ne pas utiliser de GRAISSE pour lubrifier la tige). Le couple de serrage maximal conseillé du support de selle est de 8 N/m MAXIMUM. Les couples de serrage supérieurs aux valeurs indiquées (tant pour les fixations et les zone de serrage du guidon que pour le support de selle) peuvent provoquer des ruptures, même soudaines, et compromettre gravement la sécurité des personnes. Il est donc indispensable de disposer et d'utiliser des clés dynamométriques dotées d'une échelle adéquate. Les pédales sont fixées aux manivelles du pédalier en vissant la tige filetée sur laquelle repose la base de la pédale ; lors de l'utilisation du vélo, vérifier que les pédales ont été montées correctement et fixées solidement aux manivelles du pédalier. Les chaussures s'accrochent par encastrement à la pédale au moyen d'une encoche : si celle-ci est usée, la sécurité de l'utilisateur sera compromise car l'appui sur la pédale devient précaire. Il est conseillé de remplacer les encoches, en particulier celles des pédales à décrochage rapide, une fois par an ou lorsqu'elles sont usées.

LORS DE RÉGLAGES
À l'achat d'un vélo neuf, il est essentiel de contrôler ses éléments les plus importants (hauteur et fixation de la selle et du guidon ; blo cage des roues et des freins) avant de s'en servir. La période de rodage, d'environ 2/300 kilomètres, doit être suivie d'un contrôle de toutes les pièces mécaniques du vélo afin que leur ajustement soit complet et définitif (par exemple, les rayons des roues se détendent habituellement aux premières sorties). Il est donc recommandé de faire effectuer par votre revendeur ou mécanicien habituel les contrôles périodiques de réglage et répa ration nécessaires et, en cas de doute, de vous adresser directement à Cicli Pinarello SpA

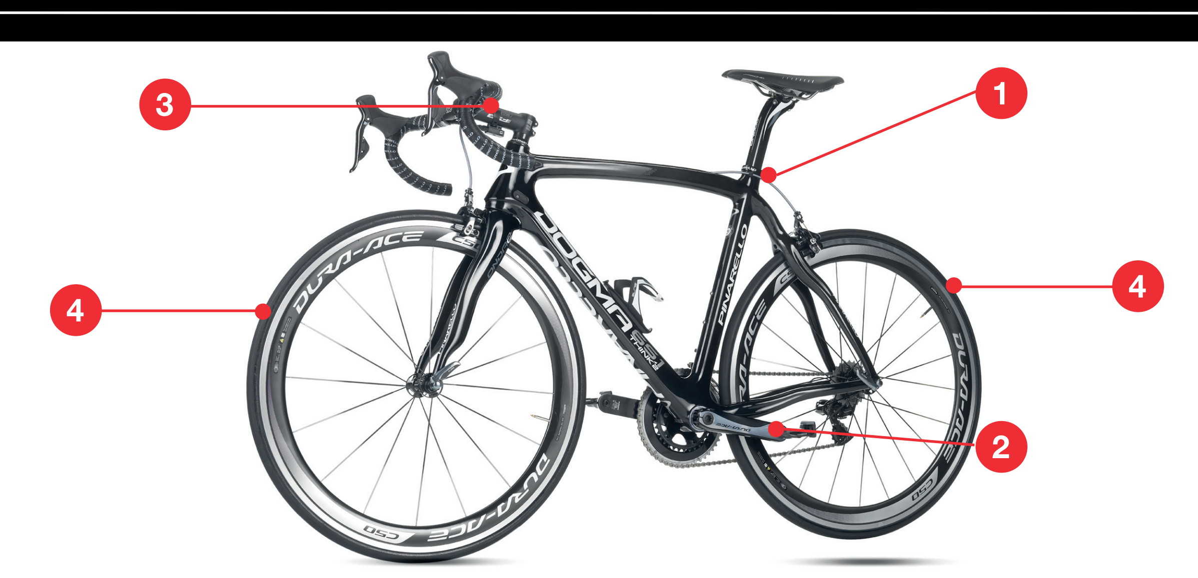
USURE ET CONTRÔLE DU VÉLO
Toutes les pièces et les accessoires du vélo doivent être remplacés, si c'est le cas, par des pièces de rechange originales et compatibles avec les caractéristiques du vélo ou par les pièces de rechange indiquées par l'entreprise. Il est conseillé de faire réviser le vélo au moins tous les 1000 kilomètres ou 30 jours chez des revendeurs et mécaniciens agréés. N'oubliez pas qu'un entretien méticuleux et systématique prévient les problèmes et inconvénients imprévus. Tout comme un engin mécanique peut se détériorer avec le temps et l'utilisation, le vélo et ses composants sont eux aussi destinés à s'user au fil des ans et de son emploi. Si les contraintes subies et l'activité exercée par le vélo ont donné lieu à des anomalies de fonctionnement, des ruptures ou des usures, cela signifie que la durée du composant est compromise et qu'il est temps de le remplacer. Cicli Pinarello SpA pourvoira à remplacer et/ou réparer à sa discrétion les pièces défectueuses ou endommagées couvertes par la garantie, sans frais supplémentaires pour le client (les pièces de rechange ou remplacées peuvent être identiques ou similaires).

MONTAGE DE LA FOURCHE SUR LA DIRECTION INTEGRÉE
Pour son montage, il est conseillé de suivre attentivement les instructions ci-après. Pour toute autre information, adressez-vous à Cicli Pinarello (tél. +39 0422 420877).

PHASES DE MONTAGE
1. Graissez le pivot de la fourche jusqu'à sa base et le logement du tube de direction du cadre. 2. Posez la calotte à la base de la tige de la fourche et insérez les roulements fournis dans le logement du tube de direction. Pour ce type d'opération, il est conseillé d'utiliser la fraiseuse pour tubes de direction Campagnolo, code UT-HS090 et ses douilles opposées. 3. Après avoir inséré la fourche dans le logement du tube de direction, montez la calotte supérieure jusqu'à insertion complète et fixez-la à l'aide de l'extracteur de cuvette de roulement Over Size et d'un marteau en plastique. 4. Ajoutez des entretoises de la mesure désirée et insérez la potence (Over Size). 5. En cas de besoin de raccourcir le pivot de la fourche, coupez-le seulement après avoir retiré la calotte supérieure en prenant soin de ne jamais serrer le pivot de la fourche dans un étau car il pourrait endommager la structure en fibre. 6. Après avoir ébavuré le haut de la tige, insérez la potence et serrez les vis extérieures de fixation (afin de ne pas causer d'éventuels dommages à la structure, n'exercez pas une force excessive, max. 7 Nm).

IL EST DECONSEILLÉ D'UTILISER UNE POTENCE UTILISANT UN EXTENSEUR INTÉRIEUR OU COMPRIMANT DIRECTEMENT LE PIVOT DE LA FOURCHE EN FIBRE DE CARBONE.

Verificaciones Preliminares — ESPAÑOL



1 Ajuste del Sillín
Ajuste la altura del sillín de manera que al pedalear, la pierna quede ligeramente doblada. Cuando el sillín esté perfectamente ajustado, debe poder tocar el suelo con la punta de ambos pies.

2 Montaje de los Pedales
Coloque el pedal derecho (R) en la biela y atornille en el sentido de las agujas del reloj con la llave destinada a este efecto. Coloque el pedal izquierdo (L) en la biela y atornille en el sentido contrario a las agujas del reloj con la llave destinada a este efecto.

3 Ajuste del Manillar
El ajuste del manillar es una cosa personal. No obstante, la práctica normal es colocarlo 2,5 cm por debajo de la altura del sillín.

4 Presión ideal de los Neumáticos
Depende principalmente del peso del ciclista. 7 bares para la rueda delantera y 7,5 bares para la rueda trasera es la presión aconsejada para un ciclista de peso medio; en caso de lluvia o de carretera mojada, es aconsejable reducir la presión para aumentar la adherencia al suelo.

LA DIRECCIÓN
El funcionamiento de la dirección, debido a la complejidad de sus componentes y de su método de montaje, debe ser verificado y aprobado por mecánicos experimentados. Si la dirección tiene juego (se verá si, teniendo frenada la rueda y moviendo la bicicleta hacia adelante y hacia atrás, la horquilla se mueve), es conveniente controlarla inmediatamente y asegurarse de que las cazoletas están alineadas y de que la parte interna no esté desgastada.

EL MOVIMIENTO CENTRAL
Como para la dirección, el movimiento central de la bicicleta es un componente muy particular que requiere las manos expertas de un mecánico para montar, desmontar y revisar. En caso de saltos de pedalada, de endurecimientos importantes y de juegos ocasionales o aflojamientos del eje durante el uso normal, es aconsejable desmontarlo y verificar el estado de la pieza.

SISTEMA DE FRENADO
Con el fin de que el sistema de frenado de la bicicleta sea eficaz, compruebe que las zapatas de los frenos no hayan alcanzado el límite de desgaste aconsejado y que su funcionamiento sea el correcto (las zapatas deben adherirse de manera homogénea a la llanta). También compruebe que las levas de freno no hayan sufrido daños y continuas averías debido a caídas y/o sucesivas modificaciones en el montaje. Los cables deben deslizarse uniformemente dentro de su vaina de protección y ser examinados y lubricados periódicamente para evitar fricciones o roturas.

CAMBIOS
El cambio y el desviador son componentes fáciles de regular en caso de funcionamiento erróneo o ruidoso, en particular, en caso de utilizar platos incompatibles con los casetes. El ajuste se efectúa a través de los tornillos previstos a tal efecto, situados sobre la leva y el desviador (sin embargo, la mano experta de un mecánico es aconsejable para regular la posición con precisión). La cadena puede ser también la causa de un funcionamiento no óptimo que se traduce en saltos de pedalada, dificultades al cambiar de ritmo, ruidos molestos: en este caso conviene sustituirla (es aconsejable sustituirla cada 3000/4000 kilómetros).

RUEDAS Y RADIOS
Las ruedas deben estar correctamente bloqueadas, de lo contrario se desplazarán, o incluso saldrán de sus alojamientos (horquilla delantera o carro trasero). Es necesario conocer bien cómo fijar las ruedas con el sistema de fijación rápido (cierres especiales para bicicletas de carretera – leva de bloqueo rápido) con el fin de evitar correr con ruedas que se aflojen o que estén demasiado apretadas. No olvidar que la llanta debe estar intacta y sin roturas ni abolladuras; la rueda debe girar sin tocar las zapatas de freno y los radios no deben estar flojos o doblados (la tensión de los radios debe ser homogénea sobre toda la rueda). En todo caso, es necesario verificar el centrado de la rueda por parte del comerciante y mecánico de confianza con el fin de evitar roturas repentinas de los radios durante la carrera. Se aconseja no obstante disponer de un tensor de radios: en caso de necesidad, puede ser útil para arreglar lo mejor posible la rueda y seguir la carrera. Controle el buje de la rueda al menos una vez al año con el fin de comprobar que los rodamientos interiores no se hayan desgastado.

NEUMÁTICOS
En el momento de salir con la bicicleta, controle que los neumáticos (cubiertas o tubulares) estén suficientemente hinchados. Se aconseja seguir las indicaciones de los fabricantes de neumáticos o fiarse de las recomendaciones del comerciante. Por lo que se refiere al mantenimiento de estos elementos, es necesario decir que circular con los neumáticos con la banda de rodadura deteriorada compromete la estabilidad de la conducción, en particular sobre calzadas bacheadas o en caso de lluvia y malas condiciones atmosféricas; se aconseja pues sustituir los neumáticos cada 4000/5000 kilómetros o, en el transcurso del año, cada 5/6 meses. Para las ruedas con llanta de carbono, respetar la presión fijada por el fabricante que, a título orientativo, es de 8 atm máximo.

EL SILLÍN, LOS PEDALES Y EL MANILLAR
Además de los componentes de la bicicleta tratados hasta ahora, existen muchos otros que deben estar correctamente montados y fijados para garantizar la seguridad durante su uso: en particular, los tornillos de fijación del manillar, del sillín y de los pedales deben estar controlados periódicamente ya que diversas y repetidas vibraciones pueden afectar a largo plazo la seguridad de la bicicleta. Por lo que se refiere al manillar, por ejemplo, examine la potencia y su araña así como la curva del manillar: en particular, los tornillos de fijación no deben aflojarse y estos elementos deben estar desprovistos de fisuras o grietas. Además, no supere el límite máximo de extensión de la potencia fuera del tubo de la dirección. El par de sujeción aconsejado para los tornillos de fijación del manillar es de 7 N/m MÁXIMO. En cuanto al sillín, controle que los tornillos de fijación de la tija y los que están situados bajo la carcasa estén bien apretados; es muy importante que el tornillo de acero o la abrazadera de aluminio que aprieta la tija del sillín sean examinados periódicamente con el fin de asegurar que se encuentren en buen estado. Es importante garantizar que la tija del sillín no supere el límite máximo de altura autorizado (o de salida del tubo vertical del cuadro). La tija de sillín de carbono debe desmontarse periódicamente y lubricarse con aceite (NO CON GRASA). Para los apoyos del sillín de carbono, comprobar periódicamente todos los componentes (bridas, tornillos, sillín, etc.) cada 1000 km ó 3 meses de utilización y limpiarlos con productos desengrasantes (no utilizar GRASA para lubricar la tija). El par máximo de sujeción aconsejado del apoyo del sillín es de 8 N/m MÁXIMO. Los pares de sujeción superiores a los valores indicados (tanto para las fijaciones y las curvas del manillar como para el soporte del sillín) pueden causar roturas, incluso repentinas, y comprometer seriamente la seguridad de las personas. Es pues indispensable disponer y utilizar las llaves dinamométricas dotadas de una escala adecuada. Los pedales se fijan a las bielas atornillando el eje sobre el que se apoya la base del pedal; al utilizar la bicicleta comprobar que los pedales han sido montados correctamente y fijados sólidamente a las bielas. Las zapatillas se enganchan al pedal por medio de un anclaje automático: si éste está usado, se comprometerá la seguridad del usuario ya que el apoyo sobre el pedal se vuelve inestable. Es aconsejable sustituir los anclajes automáticos, en particular en los pedales de desenganche rápido, una vez al año o cuando se encuentren desgastados.

AJUSTES
En la compra de una bicicleta nueva, es esencial comprobar sus elementos más importantes (altura y ajuste del sillín y del manillar; bloqueo de ruedas y frenos) antes de utilizarla. El periodo de rodaje, de entre 2000 y 3000 kilómetros, debe ir seguido de un control de todas las piezas mecánicas de la bicicleta para que su ajuste sea completo y definitivo (por ejemplo, los radios de las ruedas se aflojan habitualmente en las primeras salidas). Se recomienda que el comerciante o mecánico habitual realice los controles periódicos de ajuste y reparación necesarios y, en caso de duda, dirigirse directamente a Cicli Pinarello SpA.

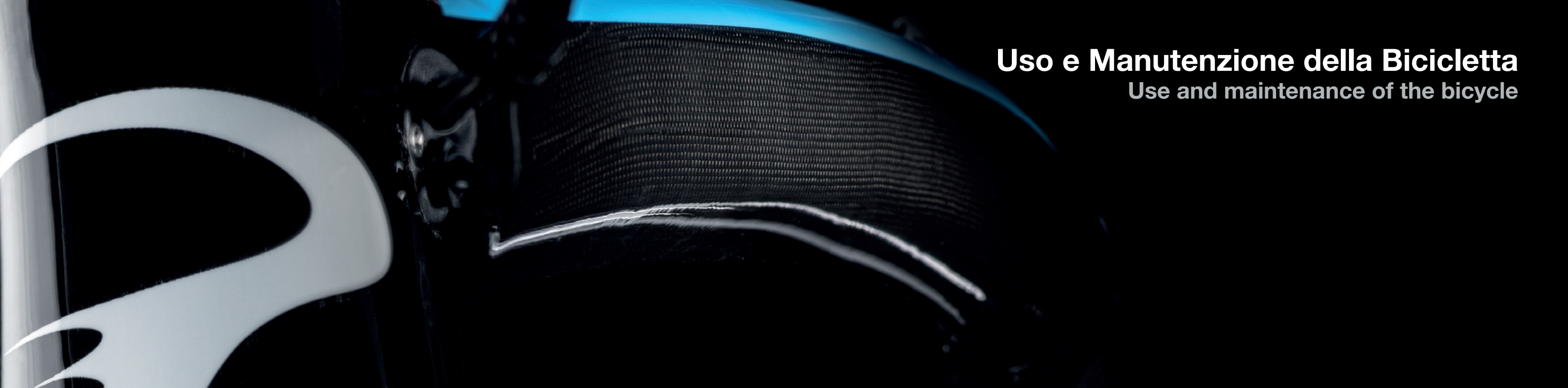
DESGASTE Y CONTROL DE LA BICICLETA
Todas las piezas y accesorios de la bicicleta deben sustituirse, si es caso, por recambios originales y compatibles con las características de la bicicleta o por los recambios indicados por la empresa. Es aconsejable revisar la bicicleta al menos cada 1000 kilómetros ó 30 días por comerciantes y mecánicos autorizados. No olvide que un mantenimiento meticuloso y sistemático previene los problemas e inconvenientes imprevistos. Al igual que una máquina mecánica se puede deteriorar con el tiempo y el uso, la bicicleta y sus componentes están también destinados a desgastarse a lo largo de los años y de su utilización. Si las dificultades sufridas y la actividad ejercida por la bicicleta dieron lugar a anomalías de funcionamiento, roturas o desgastes, esto significa que la duración del componente se compromete y que es hora de sustituirlo. Cicli Pinarello SpA procederá a sustituir y/o reparar a su voluntad las piezas defectuosas o dañadas cubiertas por la garantía, sin gastos suplementarios para el cliente (los recambios pueden ser idénticos o similares).

MONTAJE DE LA HORQUILLA CON DIRECCIÓN INTEGRADA
Para su montaje, se aconseja seguir atentamente las siguientes instrucciones. Para más información, diríjase a Cicli Pinarello (telf. +39 0422 420877).

FASES DE MONTAJE
1. Lubrique el tubo de la horquilla hasta su base y el alojamiento del tubo de dirección del cuadro.
2. Coloque la cazoleta de la base del tubo de la horquilla e inserte los rodamientos en el alojamiento del tubo de la dirección. Para este tipo de operación, es aconsejable utilizar la fresadora para tubos de Campagnolo, de código UT-HS090 y sus casquillos opuestos.
3. Después de haber insertado la horquilla en el alojamiento del tubo de la dirección, monte la cazoleta superior hasta su inserción completa y fíjela con la ayuda del extractor de cazoleta Over Size y de un martillo de plástico.
4. Añada los anillos distanciadores de la medida deseada e inserte la potencia (OverSize).
5. En caso de necesidad de acortar el tubo de la horquilla, córtelo solamente después de haber retirado la cazoleta superior teniendo cuidado de no apretar nunca el tubo de la horquilla en un torno ya que podría dañar la estructura de fibra.
6. Después de haber desbarbado la parte superior de la horquilla, inserte la potencia y apriete los tornillos exteriores de fijación (con el fin de no causar posibles daños a la estructura, no ejerza una fuerza excesiva, máximo 7Nm).

ES DESACONSEJABLE UTILIZAR UNA POTENCIA UTILIZANDO UNA ARAÑA INTERIOR O COMPRIMIENDO DIRECTAMENTE EL TUBO DE LA HORQUILLA DE FIBRA DE CARBONO.





Cicli Pinarello SpA
Viale della Repubblica
31050 VILLORBA (TV)
Tel. +39 0422420877 Fax +39 0422421816
infobike@pinarello.com

www.pinarello.com



Quando nel 1956 ho smesso di correre,
pensavo già da tempo di creare delle biciclette uniche,
per tecnologia ed artigianalità.
Ho tramandato questa grande passione ai miei figli
che oggi come allora continuano su questa strada.
Ogni giorno ricevo segni di stima e riconoscimento
da tutti coloro che usano le mie biciclette,
ed è questo che ci fa andare avanti
con la stessa straordinaria passione di un tempo.

Giovanni Pinarello

When I stopped racing in 1956. I had been thinking for some time, about creating a unique bike. In it's technology and craftsmanship. I have passed on this great passion to my offspring as they continue down this road. Every day I receive signs of esteem and acknowledgment from all those who uses my bicycles, and is this that it makes us to go ahead with the same extraordinary passion of a time.

Giovanni Pinarello

Se avete scelto una Pinarello,
avete scelto di esser protagonisti.
Una Pinarello, qualunque modello essa sia,
è frutto di studio, intuizioni, innovazione tecnologica,
artigianalità, passione incondizionata,
per farvi sentire sulla strada la grande emozione del Ciclismo.

Fausto Pinarello

If you have chosen a Pinarello,
you have chosen to be a protagonist.
A Pinarello, any model,
is the fruition of studies, intuitions, technological innovation,
craftsmanship, unconditional passion,
in order to make you feel the great emotion of Cycling, on the road.

Fausto Pinarello



Verifiche preliminari



1 Regolazione della sella
L'altezza della sella deve essere regolata in modo tale che pedalando, la gamba resti ancora leggermente piegata. Quando la sella è regolata in maniera ottimale deve essere possibile toccare il suolo con entrambe le punte dei piedi.

2 Montaggio dei pedali
Posizionare il pedale destro (R) nella pedivella ed avvitare il perno con l'apposita chiave nel senso orario. Posizionare il pedale sinistro (L) nella pedivella ed avvitare il perno con l'apposita chiave nel senso antiorario.

3 Regolazione del manubrio
La regolazione del manubrio è una scelta personale. E' comunque prassi regolare a 2,5 cm al di sotto dell'altezza della sella.

4 Pressione ideale dei pneumatici
Dipende sostanzialmente dal peso del ciclista, 7 atmosfere nella ruota anteriore, e 7,5 in quella posteriore é la pressione consigliata per un ciclista di medio peso; in caso di pioggia o strada bagnata si consiglia di diminuirla per aumentare l'aderenza al suolo.

LO STERZO
La funzionalità dello sterzo, per la complessità dei suoi componenti e della modalità di montaggio, deve essere verificata e assicurata da meccanici esperti. Nel caso si sia riscontrato un gioco sullo sterzo (lo si capisce se, tenendo frenate le ruote, e muovendo la bici avanti e indietro, la forcella si muove) è bene farlo controllare immediatamente, assicurandosi che non vi siano allentamenti delle calotte e che le parti interne non siano usurate.

IL MOVIMENTO CENTRALE
Come per lo sterzo anche il movimento centrale della bicicletta è un componente molto particolare che richiede le mani esperte di un meccanico per essere montato, smontato e revisionato. Se durante il normale utilizzo del mezzo si verificano salti di pedalata, indurimenti rilevanti ed eventuali laschi o allentamenti del perno, allora è consigliabile far smontare e verificare la validità dell'elemento.

IMPIANTO FRENANTE
Affinché il sistema di arresto del mezzo sia efficente, controllate che i pattini dei freni non abbiano raggiunto il limite consigliato di usura e che non siano ostacolati o allentati nel loro funzionamento (i pattini devono aderire omogeneamente al cerchio della ruota). Abbiate altresì cura che le leve dei freni non abbiano subito danneggiamenti e guasti in seguito a cadute e/o manomissioni successive al montaggio. I cavi devono scorrere uniformemente all'interno delle proprie guaine di protezione e devono essere ispezionati e lubrificati periodicamente per evitare attriti o rotture.

COMANDI CAMBIO
Cambio e deragliatore sono componenti che si possono facilmente regolare nel caso il loro funzionamento fosse inesatto o rumoroso; in particolare ciò può accadere se vengono utilizzate ruote diverse con cassette pignoni diverse. La regolazione si effettua registrando le viti apposite in evidenza su cambio e deragliatore (si consiglia in ogni caso la mano esperta del meccanico per calibrare con precisione la posizione). Anche la catena stessa può essere la causa di un funzionamento non ottimale che può causare salti di pedalata, difficoltà nel cambiare rapporto, rumori fastidiosi: in questi casi è bene sostituirla (la sostituzione è consigliata ogni 3/4000 chilometri.

RUOTE E RAGGI
Le ruote devono essere correttamente bloccate altrimenti si può incorrere in spostamenti o addirittura distacchi delle stesse dalle apposite sedi (forcella anteriore o forcellini posteriori). E' necessario capire correttamente come fissare le ruote attraverso il sistema di fissaggio rapido (chiusure speciali per cicli da corsa - camma a bloccaggio rapido) per evitare di correre con ruote allentate o troppo chiuse.
Va ricordato che il cerchio deve essere integro e privo di salti o ammaccature; la ruota deve quindi girare senza toccare i pattini dei freni ed i raggi non devono essere allentati o piegati (la tensione dei raggi deve essere omogenea su tutta la ruota).
In questi casi è necessario far registrare la centratura e la campanatura della ruota dal proprio rivenditore e meccanico di fiducia al fine di evitare rotture improvvise di raggi durante la corsa.
E' consigliato, comunque, aver sempre con sé un tiraraggi: in casi di necessità, infatti può tornar utile per sistemare quanto meglio la ruota e proseguire la corsa. I mozzi della ruota vanno controllati almeno una volta all'anno per verificare che i cuscinetti interni non siano usurati.

PNEUMATICI
Al momento di uscire con la bicicletta controllare che i pneumatici, copertoncini o tubolari, siano gonfiati a sufficenza. Si consiglia di seguire le indicazioni riportate dai produttori di pneumatici oppure affidarsi a quanto raccomandato dal rivenditore. Per la manutenzione di tali elementi va detto che circolare con pneumatici con battistrada deteriorato compromette la stabilità di guida, in particolare su strade dissestate o in presenza di pioggia e condizioni atmosferiche non ottimali, si consiglia pertanto la sostituzione dei pneumatici ogni 4/5000 chilometri o , considerando l'arco temporale di un anno, ogni 5/6 mesi.
Per ruote con cerchio in carbonio è necessario rispettare la pressione di gonfiaggio indicata dal costrutture che indicativamente è di massimo 8 ATM.

LA SELLA, I PEDALI E IL MANUBRIO
Oltre a quanto visto fin qui, molti altri sono gli elementi della bicicletta che devono essere correttamente montati e fissati per garantire la giusta sicurezza al momento dell'utilizzo: in particolare le viti di fissaggio di manubrio, sella, pedali devono essere periodicamente controllate poiché sollecitazioni e vibrazioni di vario genere e ripetute nel tempo possono pregiudicare la sicurezza della bicicletta.
Per ciò che riguarda il manubrio, ad esempio vanno ispezionati attacco piantone e relativo espander, nonché la piega del manubrio: in particolare non devono sussistere allentamenti delle viti di fissaggio e incrinature o piccole crepe.
Inoltre non deve essere oltrepassato il limite massimo di espansione del tubo piantone dallo sterzo.
La tensione di chiusura consigliata delle viti dell'attacco manubrio è di MASSIMO 7 N/m.
Nella sella vanno controllati i bulloni di fissaggio del reggisella e quelli posti sotto la scocca del sellino affinché siano saldamente chiusi; è molto importante che anche la vite di acciaio, o il collarino in alluminio, che chiudono il reggisella vengano esaminati periodicamente per accertarsi della loro integrità. Importante è accertarsi che il reggisella non superi il limite massimo consentito di altezza (o fuori sella) dal tubo verticale del telaio. Per i reggisella in carbonio, è necessaria una verifica periodica di tutti i componenti (staffe, viti, sella, ecc.) ogni 1.000 km o 3 mesi d'uso, comprensiva la pulizia con prodotti sgrassanti (non utilizzare GRASSO per lubrificazione dello stelo).
La tensione di chiusura consigliata del reggisella è di MASSIMO 8 N/m.
Coppie di serraggio superiori ai valori indicati (sia per attacchi e pieghe manubrio che reggisella) possono essere causa di rotture, anche improvvise, con cause gravi per l'incolumità personale. È quindi indispensabile disporre e utilizzare chiavi dinamometriche con scala adeguata.
I pedali vengono fissati alle pedivelle avvitando il perno filettato sul quale poggia la base del pedale; verificare al momento dell'utilizzo della bicicletta che i pedali siano stati montati correttamente e fissati saldamente alle pedivelle. Le scarpe si agganciano ad incastro al pedale per mezzo di una tacchetta: se questa si è usurata viene compromessa la sicurezza dell'utilizzatore, in quanto l'appoggio sul pedale diventa precario. Si consiglia di sostituire le tacchette, in particolare quelle per pedali a sgancio rapido, una volta all'anno o ogni qualvolta queste sono consumate.

REGOLAZIONI
Quando acquistate una bicicletta nuova è essenziale controllarne gli elementi più importanti (altezza e fissaggio di sella e manubrio; bloccaggio ruote e freni) prima di adoperarla. Il periodo di rodaggio del mezzo, di circa 2/300 chilometri, deve essere seguito da un controllo di tutte le parti meccaniche del mezzo affinché il loro assestamento sia completo e definitivo (ad esempio i raggi delle ruote sono soliti allentarsi alle prime uscite).
E' pertanto raccomandato far eseguire dal proprio rivenditore o meccanico di fiducia i necessari controlli periodici di regolazione e riparazione, ed in caso di incertezza rivolgersi direttamente alla Cicli Pinarello SpA.

USURA E CONTROLLO DELLA BICICLETTA
Tutte le parti e gli accessori della Vostra bicicletta devono essere sostituiti, se del caso, con ricambi originali e compatibili con le caratteristiche del mezzo o con ricambi indicati dall'azienda.
Consigliamo di far revisionare la bicicletta almeno ogni 1.000 chilometri o 30 giorni presso rivenditori e meccanici autorizzati, ricordandovi che un'accorta e sistematica manutenzione, previene problemi e inconvenienti improvvisi. Allo stesso modo per cui un mezzo meccanico può con il tempo e con l'uso deteriorarsi, anche la bicicletta ed i suoi componenti sono destinati ad usurarsi nel corso degli anni e per l'utilizzo compiuto. Se le sollecitazioni subite e l'attività svolta dal mezzo hanno determinato anomalie nel funzionamento, rotture o logorii, ciò significa che la durata del componente è compromessa ed è arrivato il momento per la sostituzione.
La Cicli Pinarello SpA, provvederà a sostituire e/o riparare a sua discrezione le parti difettose o danneggiate coperte da garanzia senza aggravio di spese per il cliente (ricambi o pezzi sostituiti possono essere identici o similari).

MONTAGGIO FORCELLA SU STERZO INTEGRATO
Per il suo montaggio si consiglia di seguire attentamente le istruzioni riportate di seguito. Per ulteriori informazioni rivolgersi a Cicli Pinarello (tel. +39 0422 420877).

FASI DI MONTAGGIO
1. Lubrificare il canotto forcella fino alla base dello stesso e la sede interna del tubo sterzo del telaio;
2. Posare la calottina alla base del canotto forcella ed inserire i cuscinetti in dotazione nella sede dello sterzo. Per questo tipo di operazione è consigliato l'attrezzo per fresatura sterzo della Campagnolo cod. UT-HS090 (catalogo accessori Campagnolo) con le relative boccole contrapposte;
3.Dopo aver inserito la forcella nella sede del tubo sterzo, montare la calotta superiore fino a completo inserimento e fissarla utilizzando l'estrattore calotta Over Size ed un martello di plastica;
4. Aggiungere distanziali come da misura desiderata ed inserire l'attacco piantone (Over Size);
5. Nel caso si debba accorciare il canotto forcella, tagliarlo solamente dopo aver tolto la calotta superiore facendo bene attenzione a non mettere mai in morsa il canotto forcella poiché potrebbe danneggiare la struttura in fibra;
6. Dopo aver tolto la bava dal punto superiore del canotto, inserire l'attacco e serrare le viti esterne di chiusura (per non causare possibili danneggiamenti alla struttura, la forza applicata non deve essere eccessiva, max 7 N.m).

Preliminary checks

ENGLISH

1 Adjusting the saddle
The height of the saddle should be adjusted so that when pedalling the knees remain slightly bent. When the saddle is perfectly adjusted it should be possible to touch the ground with the points of both feet.

2 Fitting the pedals
Locate the right pedal (R) in the crank seating and screw the shaft clockwise with the spanner provided. Locate the left pedal (L) in the crank and screw the shaft anti-clockwise with the spanner provided.

3 Adjusting the handlebars
The adjustment of handlebars is by personal preference. It is, however, normal practice to set them 2.5 cm lower than the height of the saddle.

4 Ideal tyre pressure
This depends largely on the weight of the cyclist. 7 atmospheres for the front wheel and 7.5 for the back wheel are the recommended pressures for a medium-weight cyclist. In rain or on wet roads it is advisable to reduce pressure for improved grip. Never exceed the tyre manufacturer's maximum recommended pressure.

STEERING
Because of the complexity of its components and assembly, the steering system should be checked and approved by an expert technician . If there is play in the steering system (identified as movement of the forks when the wheels are braked and the bicycle is pushed backwards and forwards) it is advisable to have it checked immediately, ensuring that the cups are not slack and the internal parts are not worn.

BOTTOM BRACKET HUB
As for the steering system, the bicycle's bottom bracket hub is a very particular assembly requiring the skills of a qualified technician for dismantling, assembling, and servicing. If during normal use there are jerks when pedalling, significant stiffening, and any play or slackening of the bearing it is advisable to have it dismantled to check the integrity of the assembly.

BRAKING SYSTEM
In order to ensure the efficiency of the braking system, check that the brake pads have not reached the recommended wear limit and that there are no blockages or deterioration in their operation (the pads must adhere evenly to the wheel rim). Also check that the brake levers are not damaged as a result of falling or tampering after assembly. The cables must run smoothly inside their protective housing. They should be inspected and lubricated regularly to avoid friction or breakage.

GEAR LEVERS
Gear levers and derailleurs can easily be adjusted if they become noisy or function incorrectly. This may happen if different wheels or sprocket sets are fitted. Adjust by turning the screws shown on the gear lever and derailleur (the intervention of an expert technician is recommended for accurately calibrating the position). The chain can also be the cause of sub-standard performance resulting in jerking pedals, difficulty changing gear, and irritating noises. In this case it is advisable to replace it (routine replacement is recommended every 3000 to 4000 km).

WHEELS AND SPOKES
The wheels must be correctly locked in position otherwise they could move or even completely detach from the bike (front and back forks). It is important to understand how to correctly fit the wheels using the quick release system (special fixtures for racing bicycles, using quick release cams) in order to avoid riding with the wheels too loose or too tight.
The rims must be in good condition, without warping or denting so that the wheels rotate without touching the brake pads. The spokes should not be slack or bent (spoke tension should be even around the wheel).
If there are problems, wheel truing should be performed by a qualified technician in order to avoid the unexpected breaking of spokes while riding
It is advisable, in any case, to always carry a spoke wrench. If necessary it can be used to adjust a wheel as well as possible, enabling you to continue your ride. The hubs should be checked at least once a year to ensure that the internal bearings are not worn.

TYRES
When setting out on the bicycle check that the tyres are adequately inflated. The instructions of the tyre manufacturer should be consulted. Regarding their maintenance, bear in mind that riding around on tyres with deteriorated treads reduces stability, particularly on uneven roads, in rain and other less than ideal r conditions. It is recommended to replace tyres every 4000 to 5000 km, or every 5 to 6 months. For wheels with a carbon rim, observe the inflation pressure indicated by the manufacturer - the maximum is about 8 ATM.

SADDLE, PEDALS, AND HANDLEBARS
In addition to what has already been covered, there are many other parts of a bicycle that need to be correctly fitted and fixed in position to ensure safety during use. In particular the fixing screws of the handlebars, saddle, and pedals must be periodically checked since loading and vibrations of various types can, over time, reduce the safety of the bicycle.
For the handlebars, the attachment of the steering column and relative expander should be checked as well as the handlebar clamp - the fixing screws should not be slack and there should be no signs of splitting or cracking.
The maximum expansion limits of the steering column tube should not be exceeded.
The closing pressure recommended for the screws of the handlebar fitting is a MAXIMUM of 7 N/m.
For the saddle, check that the seat post fixing bolts and those under the saddle shell are tight. It is very important that the steel bolt and the aluminium collar fixing the seat post are inspected regularly to ensure they are intact. The seat post must not exceed the maximum permitted height (raised saddle) in the seat tube.
Carbon seat posts should be removed regularly and lubricated with oil (NOT GREASE).
For carbon seat pillars, periodically check all their parts (brackets, screws, saddle, etc.) every 1,000 km or 3 months' duty - that includes cleaning with degreasing products (do not use GREASE to lubricate the stem).
Recommended closing pressure for the seat pillar is a MAXIMUM of 8 N/m.
Tightening torques higher than those indicated (for both fittings and handlebar bent sections) can cause failures (sometimes sudden) seriously endangering personal safety. Therefore, you must provide yourself with torque wrenches with adequate scale, and use them.

The pedals are fixed to the crank by screwing the threaded spindle that supports the pedal base. When using the bicycle, check that the pedals are correctly fitted and securely fixed to the cranks. Shoes engage with the pedal with a cleat. If this is worn it could be dangerous for users since the grip on the pedal becomes precarious. It is recommended to replace the cleats, in particular on quick release pedals, once a year or whenever they show signs of wear.

ADJUSTMENTS
When buying a new bicycle it is essential to check the main elements (height and position of saddle and handlebars, fixture of wheels and brakes) before using it. After running in the bicycle (200 to 300 km) all the technical parts should be checked to ensure that they have successfully settled in (for example, often the wheel spokes slacken during early use).
It is advisable to have the retailer or a qualified technician carry out the necessary periodic adjustments and repairs. If in doubt refer directly to Cicli Pinarello SpA.

BICYCLE WEAR, AND SERVICING
All the bicycle components and accessories should, when necessary, be replaced with original spare parts, compatible with the characteristics of the bicycle, or with spare parts recommended by the company.
It is advisable to have the bicycle serviced at least every 1000 km or every 30 days by an authorised retailer or qualified technician. Prudent, systematic maintenance prevents unexpected problems from arising. Like all technical systems, the bicycle and its components will wear out over time and with use. If the loading and use of the bicycle has caused malfunctions, breakages, or deterioration of components, they should be replaced.

Cicli Pinarello SpA, will, at their discretion, replace and/or repair defective or damaged parts covered by the guarantee without additional charges to the customer (spare or replacement parts may be identical or similar).
FITTING THE FORK TO THE INTEGRATED STEERING SYSTEM
Carefully follow the fitting instructions given below. For additional information refer to Cicli Pinarello (tel. +39 0422 420877).

FITTING THE FORK TO THE INTEGRATED STEERING SYSTEM
Carefully follow the fitting instructions given below. For additional information refer to Cicli Pinarello (tel. +39 0422 420877).

FITTING STEPS
1. Lubricate the fork steering column down to its base, and the internal seat of the head tube.
2. Place the cup on the base of the handlebar stem and fit the supplied bearings on the steering seat. For this type of operation, we recommend using the upper cone / lower cup punching tool by Campagnolo code UT-HS090 (Campagnolo accessories catalogue) with the relevant opposing bushes;
3. After you have fitted the fork on the seat of the steering tube, install the upper cup until fully inserted, and secure it with an Over Size cup extractor and plastic hammer;
4. Fit spacers to the required size and fit the steering column attachment (Over Size).
5. If the fork sleeve has to be shortened, remove the upper cap before cutting, taking care never to clamp the fork sleeve since this could damage the fibre structure.
6. After deburring the top end of the sleeve, fit the attachment and tighten the external fixing screws (to avoid damaging the structure, the applied force should not be excessive - max. 8 N/m).

THE USE OF HANDLEBAR FIXING SYSTEMS WITH INTERNAL EXPANDERS OR THAT DIRECTLY COMPRESS THE CARBON FIBRE